



Dresdner Debatte

„Fischelant mobil – Verkehr neu denken“
21. September bis 19. Oktober 2013

■ Zusammenfassung der Ergebnisse

Seit Jahren gibt es in Dresden kontroverse Diskussionen über städtebauliche und architektonische Entwicklungen. Die Zukunft der eigenen Stadt liegt der Bevölkerung sehr am Herzen. Die Bewohnerinnen und Bewohner wissen viel über ihre Stadt und die lokalen Gegebenheiten. Dieses Wissen stellt eine wichtige Ressource im Vorfeld von stadtentwicklungspolitischen Entscheidungen dar. Zugleich sollen Bürgerinnen und Bürger stärker an Planungen von Politik und Verwaltung beteiligt werden. Vor diesem Hintergrund initiierte das Stadtplanungsamt 2010 eine innovative Form der Bürgerbeteiligung, die Dresdner Debatte, die nun zum dritten Mal stattfand.

Bei jeder Debatte können sich Dresdnerinnen und Dresdner zu einem aktuellen Thema der Stadtplanung in Dresden informieren, sich äußern und so untereinander und mit der Verwaltung und Politik ins Gespräch kommen. Am Ende steht eine Veranstaltung, in der die Verwaltungsspitze, Verantwortliche des Stadtplanungsamtes sowie politische Vertreterinnen und Vertreter Rückmeldung zum Prozess, zu den Ergebnissen und den daraus resultierenden Schlussfolgerungen geben. Die Dresdner Debatte findet sowohl im Internet als auch vor Ort statt.

Die dritte Debatte – im Fokus: der Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Die Ziele und Inhalte der dritten Dresdner Debatte zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus unterschieden sich stark von denen der vorangegangenen Debatten zum Neumarkt und zur Inneren Neustadt, da sie erstmals eine gesamtstädtische konzeptionelle Planung zum Inhalt hatte: den Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP), den die Stadt Dresden aktuell erarbeitet und der als Grundlage für die strategische Verkehrsplanung dienen soll.

Unter dem Titel „Fischelant Mobil – Verkehr neu denken“ debattierten vom 21. September bis 19. Oktober 2013 über 2200 Bürgerinnen und Bürger auf der Onlineplattform www.dresdner-debatte.de und in der Infobox vor Ort den aktuellen Stand des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus.

Internet-Beteiligung: Online-Dialog

Vier Wochen lang konnten die Dresdnerinnen und Dresdner im moderierten Online-Dialog auf www.dresdner-debatte.de ihre Hinweise und Ideen zu den zentralen Themen des zukünftigen VEP eingeben und diskutieren sowie sich umfassend über die Planungen informieren.

Die Internetseite der Dresdner Debatte wurde im Vorfeld der dritten Debatte technisch und grafisch überholt. Sie bietet allen Interessierten die Möglichkeit, sich sowohl in die laufende Diskussion einzubringen als auch über bereits ver-

gangene Debatten oder das Format der Dresdner Debatte allgemein zu informieren. Aktuelle Nachrichten zur Debatte sowie zu weiteren städtischen Beteiligungsangeboten und die Tweets aus dem projekteigenen Twitter-Kanal werden ebenfalls angezeigt.

Um die Hürde so gering wie möglich zu gestalten, konnte man mit oder ohne Registrierung Beiträge verfassen oder kommentieren.

Des Weiteren wurde eine Umfrage durchgeführt, die ermitteln sollte, welche Anteile die Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsarten Auto, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß am gesamten Verkehrsaufkommen aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger im Jahr 2025 haben sollen.

Vor Ort-Beteiligung: Info-Box am Dr.-Külz-Ring

Die rote Info-Box hat sich zum Markenzeichen der Dresdner Debatte entwickelt. In der Infobox können Bürgerinnen und Bürger direkt mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung ins Gespräch kommen. Dieses Mal war sie am Dr.-Külz-Ring vor der Altmarkt-Galerie platziert und lud dort an zentraler Stelle zum Austausch über den VEP ein. Vor der Box befand sich der „Ballomat“ – das analoge Pendant zur Onlineumfrage zur Verkehrsmittelnutzung im Jahr 2025. Die Box wurde auch für begleitende Veranstaltungen, wie etwa die Expertenrunde, genutzt. Im Schnitt kamen pro Tag 30 Besucher in die Infobox.

Teilnehmende

Insgesamt beteiligten sich über 2200 Bürgerinnen und Bürger an der dritten Dresdner Debatte.

Die Debattenwebsite wurde von insgesamt fast 4500 Personen aufgerufen. Die Anzahl der Seitenaufrufe während der aktiven Laufzeit der Debatte lag bei 42 293. Es wurden 1200 Beiträge verfasst, die sich wie folgt zusammensetzen: 364 Vorschläge, 549 Kommentare, 279 ausgefüllte Modalsplit-Umfragen, dazu 1459 Bewertungen. Über 400 Mal wurden die bereit gestellten Informationsmaterialien heruntergeladen. Die meisten Teilnehmer verfassten ihre Beiträge und Kommentare ohne vorherige Registrierung.

In die Infobox kamen an 19 Tagen insgesamt circa 570 Besucher. An der Ballosplit-Umfrage beteiligten sich circa 2600 Bürgerinnen und Bürger.

Zur Einordnung dieser Zahlen: Die Zahl der Besuchenden auf der Website ist etwas geringer als in der vorangegangenen Debatte, die Zahl der Beiträge ist aber dennoch höher. Damit setzt sich ein Trend der Debatte fort: Im Vergleich zur ersten Debatte gibt es zwar weniger Besuchende, diese diskutieren dabei aber umso intensiver.

Impressum

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Dresden
Die Oberbürgermeisterin

Stadtplanungsamt
Telefon (03 51) 4 88 32 32
Telefax (03 51) 4 88 38 13
E-Mail: stadtplanungsamt@dresden.de

Büro der Oberbürgermeisterin
Abteilung Öffentlichkeitsarbeit
Telefon (03 51) 4 88 23 90
Telefax (03 51) 4 88 22 38
E-Mail: presse@dresden.de

Postfach 12 00 20
01001 Dresden
www.dresden.de

Zentraler Behördenruf 115 – Wir lieben Fragen

Redaktion:
ZebraLog GmbH & Co. KG
www.zebralog.de
Stadtplanungsamt Dresden

Herstellung:
Stadtplanungsamt Dresden
Dezember 2013

Kein Zugang für elektronisch signierte und verschlüsselte Dokumente. Verfahrensanhträge oder Schriftsätze können elektronisch, insbesondere per E-Mail, nicht rechtswirksam eingereicht werden. Dieses Informationsmaterial ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Landeshauptstadt Dresden. Es darf nicht zur Wahlwerbung benutzt werden. Parteien können es jedoch zur Unterrichtung ihrer Mitglieder verwenden.

- Wie sieht die mobile Stadt von morgen aus?
- Welche Innovationen braucht Dresden im Verkehrsbereich?
- Kennen Sie innovative Beispiele und Projekte im Verkehr aus anderen Städten, die Sie sich für Dresden wünschen?

Die Beteiligten brachten viele wegweisende Ideen ein. Die meisten konkreten Innovationsvorschläge wurden zum ÖPNV abgegeben, danach folgen Auto- und Radverkehr. Die Vorschläge zum ÖPNV umfassen zum Beispiel die Erweiterung der Flotte der DVB AG um neue Verkehrsmittel sowie die bessere Verknüpfung von ÖPNV, Zug, Taxi und Fahrrad. Radschnellwege, Schulradwegpläne und ein Fahrradverleihsystem waren Schwerpunkte beim Radverkehr. Zum Thema Autoverkehr wird die Einführung verschiedener Instrumente zur Beruhigung des MIV vorgeschlagen. Weitere beispielhafte Innovationsvorschläge waren Dresden als autofreie Stadt, die Einführung eines verkehrsmittelübergreifenden mobilen Ticketingsystems, und so weiter.

Alle Vorschläge werden einzeln geprüft und bei Eignung in die Umsetzung beziehungsweise Evaluierung/Fortschreibung des VEP aufgenommen.

■ Schlussfolgerungen für die Planungen

Das Stadtplanungsamt schließt aus den Beiträgen der Debatte, dass die geleistete Arbeit im VEP-Planungsprozess von den Bürgerinnen und Bürgern grundsätzlich akzeptiert und größtenteils geteilt wird. Die Debatte zeigt aber auch, dass es Bereiche gibt, bei denen eine stärkere Einflussnahme der Verwaltung erwartet wird. Beispielhaft seien hier der ruhende Verkehr (Parken), die Ausgestaltung der Lichtsignalanlagen und die Situation des Fahrradverkehrs genannt.

■ Ausblick und weitere Schritte

Die Beiträge und Anregungen aus der Dresdner Debatte spiegeln subjektive Sichtweisen und Erfahrungen des eigenen Erlebens der Bürgerinnen und Bürger wider. Diese individuellen Ansichten sind in den Kontext einer gesamtstädtischen Planung zu setzen und entsprechend zu differenzieren in

- VEP-relevante Anregungen und Vorschläge,
- Anregungen zur Qualitätsverbesserung des Dresdner Verkehrssystems,
- Anregungen für Verkehrs- und Mobilitätspartner (DVB AG, VVO GmbH u. a.).

Anregungen sind VEP-relevant, wenn sie den Entwicklungszielen entsprechen, gesamtstädtische Relevanz aufweisen und die strategische Planungsebene des Verkehrsentwicklungsplanes betreffen.

So erfolgt eine Sichtung aller 366 einzelnen Vorschläge und 549 Kommentare zu ihrem Bezug zum VEP-Entwurf. Bei allen Beiträgen, die VEP-relevant sind, wird geprüft, ob sie bereits im VEP-Entwurf enthalten sind. Alle darüber hinaus gehenden Anregungen werden auf ihre Integration in den VEP und ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Es gibt eine Vielzahl von Beiträgen, die sehr detailliert und somit nicht VEP-relevant sind. Diese werden nicht im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus weiterverfolgt, sondern in den Arbeitsalltag der Stadtverwaltung und ihrer Fachpartner aufgenommen. Dies erfolgt über die etablierten Gremien des VEP-Planungsprozesses – die städtische Projektgruppe und die Verkehrsträger.

Alle Bürgerbeiträge sind auch über die aktuelle Diskussion um den VEP hinaus ein enormer Fundus für die Verwaltung und ihre Partner, um das Dresdner Verkehrssystem zu verbessern und zu qualifizieren.

Der vorliegende Abschlussbericht, der alle Beiträge zusammenfasst und kommentiert, wird dem Stadtrat im Januar 2014 gemeinsam mit dem VEP-Entwurf zur Beschlussfassung vorgelegt.

Öffentlicher Dialog – Bürgerbeteiligung und -information

Auf der Internetseite www.dresdner-debatte.de wird fortlaufend über Neuigkeiten zum Verkehrsentwicklungsplan sowie über den weiteren Umgang mit den Aussagen aus der Debatte zum VEP berichtet, beziehungsweise daraus resultierende konkrete Maßnahmen vorgestellt.

Aufgrund des weiten Zeithorizonts des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus werden Einzelmaßnahmen jedoch voraussichtlich erst mittel- bis langfristig umgesetzt werden können. Vereinzelt konkrete Ideen wird man vielleicht bereits kurzfristig realisieren können, wie etwa die Aussagen zur Optimierung der Ampelanlagen.

In den folgenden Jahren sollen weitere Dresdner Debatten zu wichtigen Themen und Projekten der Stadtentwicklung stattfinden – so etwa 2014 zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept Dresden 2025plus (INSEK).

Verwendete Abkürzungen

- VEP= Verkehrsentwicklungsplan 2025plus
- MIV= Motorisierter Individualverkehr
- ÖPNV= Öffentlicher Personennahverkehr
- ÖPV= Öffentlicher Personenverkehr

Kurzzusammenfassung der Ergebnisse des Online-Dialogs

Aktuell liegt der Verkehrsentwicklungsplan als ausgearbeiteter Entwurf vor. Dieser Entwurf ist mit Beteiligung von Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Verkehrsverbänden, Verkehrsträgern, zahlreichen gesellschaftlichen und verkehrsspezifischen Interessengruppen und der Verwaltung mit Unterstützung von zwei Planungsbüros seit dem Herbst 2009 in circa 45 Sitzungen entstanden.

Die Dresdner Debatte zum Verkehrsentwicklungsplan hatte die Aufgabe, umfassend zum Thema zu informieren und Vorschläge und Meinungen öffentlich zu debattieren. Sie fand bewusst vor der politischen Beschlussfassung zum VEP statt, so dass die Ergebnisse der Debatte in den politischen Entscheidungsfindungsprozess und den Stadtratsbeschluss eingehen können. Einzig die politische Diskussion in den Ortsbeiräten und Ortschaftsräten findet teilweise parallel statt.

Für die Debatte wurden vier Themenschwerpunkte festgelegt, um das komplexe Thema Mobilität fassbar zu machen und gezielt Rückmeldungen einzuholen: Infrastruktur, Umwelt, Gestaltung und Innovation. Am meisten diskutiert wurde der Bereich „Infrastruktur“. In den Bereichen „Umwelt“, „Gestaltung“ und „Innovation“ gab es im Vergleich weniger Beiträge.

Infrastruktur

Mit Infrastruktur ist das Straßen-, Schienen- und Wegenetz der Stadt Dresden gemeint. Zentrale Aufgabe der Planung ist zum einen der Erhalt der bestehenden Verkehrsnetze und zum anderen der Ausbau, zum Beispiel von Radwegen oder Stadtbahnstrecken.

Zu diesem Schwerpunkt wurden folgende konkrete Fragen im Rahmen der Dresdner Debatte erörtert:

- Wohin soll sich das Dresdner Verkehrssystem in Bezug auf seine Verkehrsnetze entwickeln?
- In welchen Bereichen der Infrastruktur sollen Schwerpunkte gesetzt werden?

Mit Abstand die meisten Beiträge wurden zum Fahrradverkehr und zum ÖPNV abgegeben. Schwerpunkte sind Forderungen nach Ausbau und Verbesserung des Radwegenetzes sowie nach einer klaren Trennung und Kennzeichnung der Wege für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Häufig geäußert wurde der Wunsch nach weiterem Ausbau – bis an den Stadtrand und ins Umland – und weiterer Beschleunigung des ÖPNV.

Weitere Schwerpunkte der Diskussion waren: mehr Park and Ride und Bike and Ride; lokale „Brennpunkte“ wie zum Beispiel Elbbrücken, Cossebaude und innerstädtische Plätze.

Zu einem großen Teil decken sich die Bürgermeinungen und Anregungen zur Verkehrsentwicklung mit den inhaltlichen Aussagen im Entwurf des VEP. Einzelne Maßnahmen des VEP werden jedoch von den Teilnehmenden der Debatte kontrovers diskutiert, wie zum Beispiel Verkehrsberuhigung/autofreie Innenstadt versus Individualverkehr nicht behindern/kein Rückbau von Straßen.

Umwelt

Verkehr hat neben vielen positiven Wirkungen leider auch negative Auswirkungen, wie etwa der erforderliche Flächen- und Energieverbrauch, die Unfallgefahr, die Luftverunreinigung, Lärm und die trennenden Auswirkungen, die beispielsweise eine große Straße innerhalb der Stadt haben kann. Zukünftige Planungen sollen hier Abhilfe schaffen. In den Entwurf des VEP 2025plus wurden nur Maßnahmen aufgenommen, welche die erklärten kommunalen Ziele bei der Luftreinhaltung und Lärminderung erfüllen sowie ein gutes Stadtklima und ausreichende Frischluftzufuhr gewährleisten.

Im Rahmen der Dresdner Debatte wurden die Bürgerinnen und Bürger gebeten, zu folgenden Fragen Stellung zu beziehen:

- Wie wird Dresdens Verkehrsgestaltung umweltfreundlicher?
- Wie wollen Sie persönlich dazu beitragen?
- Was macht den Verkehr angenehmer in der Stadt und erleichtert die Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln?

Dem Thema Umwelt wurden während des Dialogs von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern vergleichsweise zu den anderen vorgegebenen Themenschwerpunkten weniger Beiträge zugeordnet. Die eher geringe Anzahl von Beiträgen deutet eine relativ hohe Zufriedenheit mit der Berücksichtigung von Umweltaspekten im VEP-Entwurf an. Die Teilnehmenden debattierten Themen, die bereits als Ziel im VEP-Entwurf verankert sind, wie zum Beispiel weniger Durchgangsverkehr in der Innenstadt, Parkraumbewirtschaftung, mehr Park and Ride, bessere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV/ÖPV, ÖPNV preislich attraktiver machen, mehr grüne Energien bei der DVB AG, günstige P und R-Fahrscheine, Förderung von Elektromobilität.

Gestaltung

Stadtqualität ist ein äußerst breites Themenfeld. Einerseits ist die Fortbewegung der Menschen im Stadtraum für eine funktionierende Stadt notwendig, andererseits soll der daraus resultierende Verkehr das Leben in der Stadt nicht zu sehr beeinträchtigen. Die möglichst attraktive Gestaltung von Straßen und deren Umfeld spielt dabei eine große Rolle.

Zu diesem Thema wurden folgende konkrete Fragen zur Diskussion gestellt:

- Welche verkehrsträgerübergreifenden Ansätze sollten stärker in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden?
- Wo sehen Sie in Dresden Konflikte zwischen der Gestaltung des Stadtraumes und der Verkehrsgestaltung?
- Wo sehen Sie in Dresden gelungene Beispiele für eine attraktive Straßenraumgestaltung als Kompromiss zwischen verkehrlicher und stadträumlicher Funktion?

Dem Thema Gestaltung wurde von den Teilnehmenden in den Beiträgen wesentlich mehr Bedeutung zugemessen als den Themen Umwelt und Innovation. Hauptsächlich wurden folgende Punkte debattiert: Stärkung des ÖPNV, des Rad- und Fußgängerverkehrs, zentraler Busbahnhof am Hauptbahnhof, Augustusbrücke ohne oder „mit gebremstem MIV“, Verkehrsberuhigung, mehr Barrierefreiheit, mehr Verweilqualität in der Stadt, Verdichtung der Bebauung und kleinteiligere Strukturen mit kleinen Plätzen, mehr Spielplätzen und Sitzgelegenheiten, St. Petersburger Straße aufgeben, und so weiter.

Die noch nicht bereits im VEP vorgesehenen Maßnahmen fließen in dessen Umsetzung ein und werden sowohl bei der Verkehrsentwicklungsplanung als auch bei der Stadtplanung generell die Arbeit der zuständigen Ämter bereichern.

Innovation

Gerade in einer wachsenden Stadt wie Dresden, deren wirtschaftliche Entwicklung direkt mit der Attraktivität seiner Stadträume verbunden ist, sind zukunftsweisende Maßnahmen erforderlich. Dabei geht es nicht darum, nur komplett „neue“ Entwicklungen aufzunehmen, sondern auch bereits in anderen Städten erprobte Lösungen für Dresden anzuwenden.

Die Bürgerinnen und Bürger waren im Rahmen der Dresdner Debatte aufgefordert, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen: